AGIR

Jean-Christophe PIC écrit aux adhérents 4

Conducteur/Accompagnateur TPMR 7

Commission du Développement Durable 9

Loi de sécurisation de l'emploi 12

© Com.Unik / RCS Nantes
www.comunik.fr

FNTR PAYS DE LA LOIRE

FNTV Fédération Nationale des Transports de Voyageurs Pays-de-la-Loire

LA MOBILITÉ EST EN NOUS

REVUE PROFESSIONNELLE
DES TRANSPORTS ROUTIERS
DE LA FNTR ET DE LA FNTV
REGION PAYS DE LA LOIRE

N° 319 - Juillet 2013

eliot

INFORMATIQUE & TECHNOLOGIE

Solutions complémentaires et modulaires pour les métiers du transport !

Informatique embarquée

- Géolocalisation

- Consommation carburant

- Vidage des tachygraphes numériques

- Suivi des remorques

- Gestion des temps

Éditeur de logiciels transport

- Traitement des données sociales
- Planning transport
- Gestion administrative et commerciale
- Archivage des données tachygraphiques numériques
- Numérisation des disques tachygraphes
- Conseils - Intégration - Assistance

Nos références dans le Grand-Ouest* :

ABLO, ACHILLE BERTRAND, Groupe ALTEAD, Transports BOUVIER, ATBE, ATLANTIC TRANS CONTAINERS, Transports BAUDRON, Transports BEAU, Transports BERTIN, BOMEX, Transports BOUHALLIER, Transports BUFFET, Transports COBIGO, COOP DE BRONS, Transports COUTAND , Transports DESERT, Transports DEVINEAU, Transports DOUAUD, Transports GILLOIS, Groupe GIRARD, GORRON FRET, Transports GRIMAUD, JB SOL Transports, Transports JOURDAN, L2S, Transports LAURE, Groupe LE CALVEZ, FRIGO 7-LOCATEX, Transports LAHAYE, Transports MICHEL MORIN, OUEST DRAINS, PANALOG, Transports PELÉ, Transports PEROCHEAU, Transports PINEAU, Transports RICOUARD, Groupe AGENEAU LOGISTIQUE, SCA OUEST, Service Logistique Transports, SOPITRA, SOLOC RABOTAGE, Transports TAROT, Transports Rapide du Maine, Transports RIPOCHE, ...

Nos références sur le plan national* :

Groupe BRUN, CAILLOT, Groupe CHARLES ANDRÉ, CZIMER , DEMECO, DEPAEUW, DHL, EBREX-France, FM Logistic, GEODIS BM, GHESTEM, Groupe GIRAUD, GUY DAUPHIN ENVIRONNEMENT, GANDON Transports, GT LOCATION, JEANNERET , KIMMEL, LACTALIS, LOGIDIS, MARESCOT, NAVAUX, NORBERT DENTRESSANGLE, Groupe ONET, POIRIER, PREVOTE, SERNAM, SOTRALOMA, STAM, STEF-TFE, SECHE ENVIRONNEMENT, SELTA Transport, SITA, Groupe TRATEL, TRANSALLIANCE, VP Transports, ...

En savoir plus sur :

http://www.eliot-sa.com - http://www.it2000.fr

Contact : info@eliot-sa.com

SOMMAIRE

ACTUALITES NATIONALES

Fiscalité écologique :
Après la FNTR, la CGPME exprime son opposition 3

Jean- Christophe PIC écrit aux adhérents 4

La FNTR lance l'application smartphone «écotaxe 6

Conducteur/accompagnateur TPMR : 7
Précisions

Transport et déficit public : 8
La Cour des Comptes aborde la question des autocars

Commission du développement durable : 9
Audition de Philippe DURON

REGLEMENTATION

Taxe poids lourd : 10
Majoration forfaitaire du prix de la prestation

SOCIAL

Loi de sécurisation de l'emploi 12

BREVES

L'Etat reconnaît la qualité des formations écoles ISTELI
Interdictions complémentaires de circuler été 2013 15
Formation initiale et continue : Aménégament du référentiel

EUROPE

Quelles feuille de route à bord des autocars ? 16

Coût de l'heure de conduite en Europe 17

JURIDIQUE ET FISCALITE

Bilan de l'activité
du commissaire au redressement productif 18

ANNONCES EN PAYS DE LA LOIRE 19

FORMATION EN PAYS DE LA LOIRE 20

Mensuel d'information de la FNTR et de la FNTV des Pays de la Loire.

EDITE PAR : UTPL - BP 78402 - 44984 STE LUCE/LOIRE CDX
Tél : 02 51 13 30 00 - BP 90227 - 49102 ANGERS CDX 02

SECRETAIRE ET PUBLICITE : Pierre BEAUDOUIN

COMITE DE REDACTION : Pierre BEAUDOUIN, Marylène HALGAND, Jean-Christophe LIMOUSIN, Céline LORGEOUX, Catherine MAZOYER - MICHEL, Claire MORILLE, Mickaël MOUTON

MISE EN PAGE : Céline LORGEOUX

IMPRESSION : GOULBAULT Imprimeur - Tél 02 51 12 75 75

Goubault Imprimeur certifié ISO 14001 • imprimé avec des encres végétales sur papier PEFC™.

COLLET FERRE
LIAIGRE

24 PROFESSIONNELS À VOTRE ÉCOUTE

PARTENAIRE DES TRANSPORTEURS

DEPUIS PLUS DE 50 ANS

NOTRE EXPÉRIENCE VOUS CONCERNE

COvea Fleet

Cabinet Collet Ferre
7 place du Théâtre
85000 La Roche-sur-Yon
Tél. 02 51 62 13 78 - Fax 02 51 62 74 49
collet.ferre@wanadoo.fr

MMA
MUTUELLES DU MANS ASSURANCES

Fiscalité écologique :
Après la FNTR, la CGPME exprime son opposition

Dans un communiqué de presse en date du 13 juin, la CGPME s'oppose à tout alignement de la fiscalité diesel sur la fiscalité essence ainsi qu'à toute taxe carbone qui viendrait aggraver la fiscalité sur le carburant.
Ce communiqué a été largement inspiré par la FNTR.

Communiqué de presse CGPME du 13 juin 2013

L'environnement ne doit pas servir de prétexte à un nouvel impôt

Une réflexion est actuellement conduite par le Ministère de l'Environnement sur la fiscalité écologique.

Sans surprise, la proposition présentée ce matin lors du Comité sur la fiscalité écologique vise à financer pour partie le Crédit Impôt Compétitivité Emploi (CICE) par une taxe carbone et un rééquilibrage de la taxation essence diesel. Pour boucler le PLF 2014, priorité serait donc donnée à l'impôt plutôt qu'à la réduction des dépenses.

Franco-française, la proposition qui a été faite ce matin, si elle devait être mise en œuvre, aggraverait lourdement le déficit de compétitivité des entreprises, et notamment des PMI françaises, déjà fortement pénalisées en Europe par un taux de prélèvements obligatoires qui bat tous les records.

La situation particulièrement difficile du monde du transport en France et sa forte contribution fiscale à la réduction de la consommation d'énergie, justifieraient des mesures de soutien. Les entreprises, et notamment celles du secteur du transport, ne peuvent aujourd'hui supporter de nouvelles charges, alors même qu'aucune des études d'impact sectorielles pourtant prévues n'a été menée.

La CGPME est donc clairement opposée à ce projet de nouvelle taxe carbone/diesel. La fiscalité environnementale ne doit pas servir de prétexte à une augmentation des prélèvements obligatoires qui étouffent chaque jour un peu plus les entreprises françaises.

Source : FNTR

La FNTR travaille de fait très étroitement avec la CGPME sur ce dossier de la fiscalité écologique.

La FNTR a fait de la défense du gazole professionnel une priorité de son action depuis de longs mois déjà.

La FNTR avait déjà pris position sur ce dossier de la fiscalité écologique dès le début de l'année.

Pour la FNTR l'augmentation de la fiscalité sur le gazole professionnel est une ligne rouge à ne pas franchir.

A consulter
sur le site de la FNTR :
- CP FNTR du 1er Mars 2013
- Position de la FNTR en vidéo

Jean-Christophe PIC écrit aux adhérents

De profondes difficultés, des fronts multiples, un quotidien ingrat, des inquiétudes pour l'avenir. C'est aujourd'hui ce qui domine dans les entreprises et la profession. Aux faits et aux chiffres, viennent s'ajouter des rumeurs, des déclarations tous azimuts.
Le président de la FNTR, dans un courrier adressé aux adhérents, fait le point sur l'action de la Fédération.

La libéralisation du cabotage au 1er janvier 2014

Au plan européen, la FNTR a été à l'origine d'une coalition de la plupart des Fédérations Européennes

A Bruxelles, la FNTR a été au centre d'une déclaration commune IRU-ETF (l'ETF regroupe les organisations syndicales au plan européen). Cette déclaration commune employeurs-employés est un évènement sans précédent.

En France, la FNTR a travaillé à l'Elysée, à Matignon, au Ministère des Transports pour que se dégage une opposition nette, sans appel, à cette libéralisation.

Le danger est aujourd'hui, pour plusieurs années, écarté. Il nous faut utiliser ce répit pour faire avancer les harmonisations et mettre la France à l'heure européenne.

La taxe poids lourd

La FNTR, chacun le sait, a fait de longue date, de ce dossier explosif une de ses grandes priorités.

Nous avons obtenu la loi de majoration des prix des prestations Transports. Cette loi pleinement légitimée et confortée par le Conseil Constitutionnel constitue une sorte de « TVA spécifique Transports »
Et si elle rééquilibre les rapports de force avec les chargeurs, elle ne résout bien sûr pas toutes les difficultés.

Avant l'entrée en vigueur de la taxe, la Fédération entend que soient apportées des réponses à **3 enjeux majeurs :**

Améliorer les taux de majoration, que nous jugeons, pour de multiples raisons insuffisants :

- Nous devons obtenir, pour 2013, un taux national au plus près possible de 5% ainsi que des taux régionaux sensiblement revus et corrigés
- Pour 2014, puisque l'administration a, sans concertation, augmenté de 10% le barème de la taxe, il n'y a que 2 solutions : ou l'augmentation est supprimée, ou les taux de majoration sont mécaniquement augmentés de 10%.

La majoration doit s'appliquer en bas de facture, après la répercussion gazole, sur l'ensemble des éléments du prix de la prestation transport.

Le calendrier : au fur et à mesure que le temps passe, la date du 1er octobre apparait peu compatible avec les réalités de nos entreprises.

La FNTR a posé deux conditions cumulatives :
- Publication de l'ensemble des textes nécessaires (boitiers, véhicules, redevables …) pour la fin du mois de juin.
- Un délai de deux mois pleins pour laisser à nos entreprises le temps nécessaire à l'équipement, la formation, les tests …

Il faut souligner – ce qui a été fait directement et publiquement – l'absence flagrante de prise en considération du parcours du combattant imposé à nos entreprises.

A défaut, la date du 1er octobre doit être considérée comme incompatible.

Sur l'ensemble de ces points, les négociations avec le Ministre se déroulent depuis plusieurs mois, pied à pied. Soyez convaincus que la Fédération ne lâche rien.

Des avancées positives, ont été enregistrées lors d'une longue séance de travail avec les équipes au grand complet du Ministre du Transport.

Il nous reste aussi à finaliser les actions coordonnées de la DGCCRF.

Un cessez-le feu fiscal

Rapports, conférences, déclarations ... se multiplient sur l'aggravation de la fiscalité environnementale et énergétique.
Avec la compétitivité, la Taxe Poids Lourds, le cabotage, la préservation des allègements « Fillon », le 44 tonnes ... c'est un dossier dont la Fédération a saisi les Pouvoirs Publics (Elysée, Matignon, Bercy, Environnement, Transports) dès le mois de juin 2012.

Notre position est claire et sans appel :
Le gazole professionnel n'est pas une niche fiscale franco-française, c'est un dossier européen. Il doit être préservé.

Le débat de l'alignement de la fiscalité du gazole n'a pas de sens dans le Transport Routier puisque nos véhicules n'ont pas d'alternative au diesel. Le gazole est un carburant utilitaire.

Toute aggravation complémentaire de la fiscalité du Transport Routier serait considérée, par la FNTR, comme le franchissement de la ligne rouge.

Nous attendons du Ministre des Transports qu'il renouvelle publiquement et officiellement les prises de positions en ce sens : oui au cessez le feu, non à l'augmentation de la fiscalité.

Comme pour le cabotage, la Fédération est totalement investie dans ces dossiers. Nous sommes dans la dernière ligne droite.

DERNIERE MINUTE

La FNTR et le ministre délégué aux transports se sont retrouvés le 3 juillet pour une réunion de travail.

Au menu des discussions : la taxe poids lourds et la fiscalité écologique.

4 avancées concrètes ont été obtenues
- une hausse des taux de majoration en 2013
- une hausse supplémentaire en 2014
- une assiette de majoration confortée
- une campagne de contrôle des prix

2 engagements ont été pris
- le ministre s'investira sur le dossier du gazole professionnel
- la taxe poids lourds ne sera lancée que si le dispositif est sécurisé et fiable

ACCORD FNTR-FNTR PDL & SFR BUSINESS TEAM
Une offre globale et adaptée

Une offre mobile « au compteur » ou « illim
s'adapter à tous les profils. Des accès internet nomades « illimités » sur Smartphone, Tablette et PC.

Une offre voix fixe novatrice et performante sans investissement avec des communications « illimitées »

Des accès data fixe adaptés à chaque structure
(ADSL, SDSL, Fibre, Liaisons inter-sites)

Les nouvelles solutions collaboratives
(Cloud, Microsoft Office 365, SFR Sync…)

Pour toutes vos demandes de rattachement ou de réengagement, nous vous invitons à vous rapprocher de votre distributeur habituel.

SFR, le réseau le plus complet.

SFR Business Team
Faire équipe avec vous

Source : FNTR

La FNTR lance l'application smartphone «écotaxe»

La FNTR a présenté le 26 juin dernier, l'application « Écotaxe » (Android et iPhone). L'objectif est de répondre de manière pratique et intuitive à toutes les questions que peuvent se poser les entreprises : quel est le réseau taxé ?, comment fonctionnent les boîtiers écotaxe ?, où se procurer un boîtier de secours en cas de panne ?, etc.

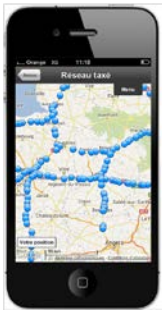
Cette application s'adresse à tous les personnels de l'entreprise (chefs d'entreprise, conducteurs, exploitants, administratifs) ainsi qu'à toute personne souhaitant des informations sur le sujet. Elle sera disponible en téléchargement gratuit dès validation de publication sur les plates-formes de téléchargement (version Android via Google Play Store et version iOS via l'Apple Store).

L'application « Écotaxe » est le troisième outil spécifique développé par la FNTR, après le guide interactif et le mini guide exploitants conducteurs, pour accompagner les entreprises de transport routier dans la mise en œuvre de la taxe poids lourds. Ce travail d'accompagnement des entreprises vient en complément des actions menées par la fédération pour conforter le dispositif de majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport.

L'application « Écotaxe » se décline en six grandes rubriques :

La taxe en bref présente de manière synthétique les fondamentaux de la taxe poids lourds (définition, périmètre, champ d'application, etc.).

Une carte du réseau taxé est disponible. Grâce aux ressources de la géolocalisation, l'utilisateur peut situer les 4100 points de tarification qui constituent le réseau taxé et il peut affiner sa recherche en fonction de sa position. Dans cette rubrique, le conducteur peut également trouver un point de distribution de boîtiers écotaxe à proximité de son véhicule.



Une rubrique est également dédiée au fonctionnement des boîtiers écotaxe avec la reproduction des quatre modèles existants sur l'écran du téléphone. Après avoir choisi le modèle de boîtier correspondant à celui équipant son véhicule, l'utilisateur peut ainsi naviguer sur l'écran et cliquer sur chaque touche pour découvrir leur fonctionnalité. Conçue comme un mode d'emploi simple, pratique et interactif, cette rubrique s'adresse en priorité aux conducteurs.

La rubrique SOS apporte des éléments de réponse pour résoudre les problèmes éventuels : dysfonctionnement de boîtier, contrôles, etc.

La rubrique actualités permet de connaître les derniers développements de la taxe poids lourds (évolution législative, augmentation des barèmes de la taxe, etc.).

La rubrique majoration permet d'accéder à un calculateur « majoration forfaitaire ». En quelques clics, le logiciel calcule, en fonction du transport, de combien sera majorée la prestation de transport**.

Source : FNTR

Conducteur/Accompagnateur TPMR : précisions

Afin de faciliter l'application de l'Accord du 7 juillet 2009 sur la définition et les conditions d'exercice de l'activité des conducteurs accompagnateurs de personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite, les partenaires sociaux ont souhaité préciser, par avenant, certains points de l'Accord susvisé.

signature de l'avenant n°2 à l'Accord du 7 juillet 2009 par les partenaires sociaux (CFDT, UNOSTRA, OTRE, FNTV).

L'avenant n°2, conclu lors de la CNIC du 10 juin 2013, rappelle expressément que :

Seuls les services exclusivement dédiés aux PMR sont concernés par les dispositions de l'Accord du 7 juillet 2009.

Tous les conducteurs qui sont affectés à des services de transport dédiés aux PMR doivent être formés et ce, même si le conducteur n'effectue pas, au cours de l'année, que des services de transport dédiés aux PMR.

Les conducteurs - accompagnateurs TPMR bénéficient de l'ensemble des dispositions de la CCNTR et pas que de celles de l'Accord du 7 juillet 2009. Les frais afférents à l'utilisation et à la circulation du véhicule (stationnement, carburant, entretien…) sont à la charge de l'employeur et non du salarié qui ne doit pas faire l'avance des frais.

Lorsqu'un conducteur - accompagnateur TPMR ne travaille que pendant les périodes scolaires, en application de l'Accord du 24 septembre 2004, l'ensemble des dispositions de cet accord et notamment du coefficient 137V, de la garantie d'horaire annuel de 550 heures pour 180 jours de travail, de la garantie d'horaire journalier, selon le nombre de vacations, de l'indemnisation de l'amplitude et des coupures, s'appliquent.

Ces points, dorénavant précisés, devraient permettre d'éviter toute mauvaise compréhension de l'accord du 7 juillet 2009 sur la définition et les conditions d'exercice de l'activité des conducteurs accompagnateurs de personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite.

Source : FNTV Paris

BREVES

Installation de l'Autorité de qualité de Service dans les Transports (AQST)

La réunion d'installation du Haut Comité de qualité de service dans les transports a eu lieu mardi 21 mai, sous la présidence de Frédéric Cuvillier, Ministre des Transports. La FNTV y dispose d'un siège, via le collège des représentants des opérateurs.

Sous la présidence d'Olivier FAURE (Député de Seine et Marne), il a été abordé l'ordre du jour suivant :

• L'état actuel du suivi national de la qualité de service et de faire un point sur les données 2012.

• La prise en compte des transports au quotidien : intentions de l'AQST concernant les TER, le Transilien et les transports urbains.

• Le traitement des réclamations de voyageurs selon les modes.

Cette instance devrait se réunir 4 fois par an environ. Lors de la prochaine réunion, il est envisagé de traiter la question de la « médiation » avec les usagers.

Un groupe de travail associant l'ensemble des représentants des associations de consommateurs et des représentants des opérateurs, sera créé prochainement.

Transport et déficit public :

La Cour des Comptes aborde la question des autocars

La Cour des comptes a présenté, le jeudi 27 juin 2013, son rapport sur la situation et les perspectives des finances publiques.

Parmi les mesures préconisées pour restreindre les dépenses dans le secteur des transports également, celle de substituer des lignes ferroviaires moins fréquentées par des «liaisons par autocar».

Le secteur des transports ne sera pas épargné et devra lui aussi réaliser des économies.

Celles-ci «résultent en priorité du renoncement à des investissements dont le bienfondé et le financement ne sont, depuis l'origine, pas assurés.» avec l'allusion au travail de la Commission Mobilité 21, sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

Des autocars en remplacement des lignes de train les moins fréquentées

Autre préconisation de ce rapport, celle de « hiérarchiser les lignes ferroviaires du réseau secondaire par ordre d'utilité décroissante, permettant à l'État, en relation avec les collectivités concernées, d'engager un programme de substitution des lignes les moins fréquentées par des liaisons par autocars, cette hiérarchisation devant s'appuyer sur des bilans financiers, sociaux et écologiques du réseau secondaire ».

Ces mesures, associées à d'autres dans différents secteurs, devraient permettre de ramener le déficit public à 3% en 2015.

Le congrès de la FNTV accueille plus de 400 participants et réunit, tant au niveau régional que national, outre les transporteurs, des élus, des représentants de l'Etat et des autorités organisatrices, des experts européens…

Autocar
& mobilité de demain
21ème Congrès
de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
Mercredi 16 octobre 2013 à partir de 9h
Maison de la chimie
28, rue St-Dominique
75007 Paris

Introduction du Congrès par le Ministre des transports

« Dialogue » entre les transports urbains et non-urbains
Le débat parlementaire sur les « métropoles », inventer les transports métropolitains
Les espaces périurbains : quelles dessertes en transport ?
Villes moyennes et réseau départemental : la complémentarité ?

Complémentarité ou concurrence des modes ?
La coordination régionale des transports en question(s)
La complémentarité des politiques régionales en transport
La longue distance

Le débat sur les infrastructures de transport et les modes de transport
Le rail ou la route ?
Sur la route : priorité aux transports publics et à l'autocar ?

Source : FNTV

Commission du développement durable :
Audition de Philippe DURON sur la commission Mobilités 21

Philippe DURON, Président de l'AFITF, s'est exprimé devant la Commission du Développement Durable à l'Assemblée Nationale, sur le travail effectué par la Commission Mobilité 21 (hiérarchisation des projets dans le cadre du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport). Il a entre autre abordé l'importance de la route et l'alternative possible de l'autocar.

Pour rappel, le SNIT a été élaboré dans le foulée du Grenelle de l'environnement et terminé début 2012. Il recense près de 70 grands projets d'infrastructure, à mener théoriquement d'ici aux 25 prochaines années. Nouvelles lignes à grande vitesse, autoroutes … Jusqu'à ce que les réalités budgétaires viennent dissiper ces illusions.

Moderniser les infrastructures :

En matière de transports publics, Philippe DURON a évoqué le 5 Juin dernier, trois questions importantes que sont la fiabilité, le confort et la part de la route.
Philippe DURON a insisté sur l'importance de la route : «il faut dédiaboliser la route» explique-t-il. La route représente en effet «un patrimoine considérable qu'il ne faut pas laisser se dégrader». Pour cela, il conviendrait d'améliorer les crédits d'entretien courant mais aussi la modernisation des routes. Un patrimoine à entretenir.

Concernant le transport routier de marchandises, le président de l'AFITF prend alors l'exemple de l'Allemagne qui compte augmenter ce type de transport de 60% dans les années à venir.

L'autocar comme alternative possible au train dans certains territoires :

Le transfert modal pourrait alors être une solution pour «absorber une partie du trafic» a expliqué Philippe DURON. La route reste en effet «le seul mode de desserte possible sur une partie du territoire».

«En recourant à la route, on pourra même mieux entretenir le réseau ferroviaire. Une preuve de plus que l'opposition des modes de transport est dépassée.» précise Eric RITTER, Secrétaire Général à la FNTV.

Par ailleurs, le ferroviaire nécessitant une densité de population suffisante, la question reste ouverte sur les alternatives possibles au rail lorsque la fréquentation, par exemple celle de certains TER, n'est pas suffisante.

L'autocar peut alors s'avérer une «réponse [possible] dans les territoires périurbains lâches» a précisé M. DURON. Et de citer alors l'exemple du Grand Madrid, avec notamment la mise en place d'autocars prioritaires sur l'autoroute.

Enfin, dans certains bassins d'emploi comme le Sud-Ouest, il n'existe «pas d'alternative possible à la route».

C'est donc ici le problème de la pertinence des modes qui est soulevé : «certains modes sont pertinents sur certains territoires et le sont moins sur d'autres» a conclu Philippe DURON.

Source : FNTV

Taxe poids lourd :
Majoration forfaitaire du prix de la prestation transport

Dans une décision en date du 23 mai, le Conseil Constitutionnel a validé le dispositif de majoration forfaitaire prévu à l'article 7 de la loi portant diverses dispositions en matière de services et d'infrastructures de transports.

Un principe général :

Dès la loi Grenelle I, le principe de répercussion de la taxe poids lourds a été clairement posé. L'article 11 prévoit que : **"Cette taxe sera répercutée sur le bénéficiaire de la circulation de la marchandise".**

Le dispositif de majoration inscrit dans la loi :

C'est un dispositif de majoration forfaitaire du prix des prestations de transport routier qui est prévu en contrepartie de l'acquittement de la taxe poids lourds.

Ce dispositif est inscrit dans l'article 16 de la loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport qui a été publié au Journal Officiel le 29 mai 2013.
Le dispositif correspond au cahier des charges qui avait été dressé par la FNTR.

La description du dispositif de majoration forfaitaire :

La loi majore le prix du transport d'un taux national unique et forfaitaire.
Ce taux national s'applique pour les transports de région à région (inter-régional).

Des taux forfaitaires, spécifiques à chaque région, s'appliquent pour les transports réalisés à l'intérieur d'une même région (intra-régionaux).

Ces taux s'appliquent à toutes les catégories de transport.

Les taux de majoration seront déterminés chaque année par arrêté ministériel.

Après le vote de la loi et la validation de la majoration forfaitaire par le conseil constitutionnel, la FNTR entend poursuivre ses travaux.

Concernant la majoration forfaitaire, la FNTR vise à améliorer sensiblement les taux proposés ainsi qu'à faire préciser, par la voie règlementaire, les modalités d'application.

Concernant la taxe poids lourds, la FNTR vise à stabiliser à son meilleur niveau, et dans la durée, le barème de la taxe.

LES CARACTERISTIQUES DE LA MAJORATION FORFAITAIRE

La loi majore, de façon générale et absolue, le prix de tout transport par route d'un pourcentage forfaitaire, au profit des entreprises de transport.

La majoration du prix de la prestation transport s'applique sur la totalité des axes routiers français empruntés, qu'ils soient taxés ou non : routes départementales, nationales, autoroutes.

La majoration du prix de la prestation est donc déconnectée de la taxe acquittée par l'entreprise de transport, de l'itinéraire emprunté ou des caractéristiques du véhicule utilisé.

Seule la prestation transport identifiée dans les opérations multiples et complexes peut faire l'objet d'une majoration.

Le montant de la majoration fait l'objet d'une ligne spécifique, en bas de facture. La majoration est obligatoire et d'ordre public. Son non-respect par le client est passible d'une amende de 15.000 euros.

Taux forfaitaires en projet :

Taux inter-région	4,40 %
Région	**Taux de répercussion**
Limousin	3,90 %
Poitou charente	3,10 %
Pays de la Loire	**2,60 %**
Aquitaine	1,80 %
auvergne	2,80 %
Basse Normandie	3,20 %
Haute Normandie	3,50 %
Framche Comté	2,50 %
Centre	2,60 %
Midi-Pyrénées	2,90 %
Ile de France	6,10 %
Nord pas de Calais	5 %
Alsace	6,30 %
Bretagne	3,30 %
Rhône Alpes	2,50 %
Lorraine	5,30 %
Picardie	3,10 %
Champagne Ardennes	3,70 %
Bourgogne	2,90 %
PACA	2,20 %
Languedoc Roussillon	1,90 %

PROJET

Comment s'applique la majoration ?

Transports nationaux :

Je suis transporteur et je travaille exclusivement dans le Nord-Pas-de-Calais, *j'applique le taux intrarégional "Nord-Pas-de-Calais" sur le prix de la prestation transport.*

Je suis transporteur et j'effectue des transports réguliers entre Lille et Marseille, *j'applique le taux inter-régional sur le prix de la prestation transport.*

Cabotage :

En cas de cabotage sur le territoire français, la majoration forfaitaire s'applique.

Transports internationaux

Pour les transports internationaux, la majoration s'applique uniquement sur la part du trajet effectué en France. La majoration prévue par la loi est de droit quand le contrat de transport est soumis à la loi française.

Je suis transporteur espagnol et j'effectue des transports sous contrat français en région Midi-Pyrénées, *j'applique le taux intra-régional "Midi-Pyrénées" pour la portion française du trajet sur le prix de la prestation transport.*

Je suis transporteur allemand et j'effectue des transports sous contrat français de Berlin vers Nantes, *j'applique le taux inter-régional pour la partie française du prix du transport.*

Source : Extrait FOCUS FNTR

A RETENIR

Le dispositif de majoration forfaitaire est composé d'un taux national pour les transports s'effectuant d'une région vers une autre région et de taux spécifiques à chaque région pour les trafics intra-régionaux.

Concrètement, chaque prestation de transport verra donc son prix majoré en fonction de ces taux et ce quel que soit le réseau routier utilisé (taxé ou non).

Les taux de majoration seront précisés par arrêté ministériel prochainement.

Un client refuse la majoration forfaitaire. Quels sont les recours ?

En cas de refus du règlement de la majoration forfaitaire, le chargeur s'expose à une amende de 15000 euros en application de l'article L3242-3 du code des transports : « Est punie d'une amende de 15 000 € la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application de l'article L. 3222-1, L. 3222-2 et du premier alinéa de l'article L. 3222-3. »

PUBLICATION

Le décret n°2013-559 du 26 juin 2013 qui définit les droits et obligations du redevable de la future taxe poids lourds a été publié au JO du 28 juin 2013.

Ce décret précise notamment qui est de redevable de la taxe, et apporte les précisions attendues sur le crédit-bail et la location de véhicules.

Article 14 :
«Lorsque le véhicule de transport de marchandises assujetti fait l'objet d'un contrat de crédit-bail, le redevable enregistré est le crédit-preneur.

Lorsque le véhicule de transport de marchandises assujetti fait l'objet d'un contrat de location, le redevable enregistré est la société de location. Toutefois, dans le cas de location d'une durée supérieure ou égale à trois mois, le redevable enregistré peut être le locataire, avec l'accord de la société de location.»

En collaboration avec AGIR Assistance

Loi de sécurisation de l'emploi

La loi n°2013-504 du 14 juin 2013, dite loi de sécurisation de l'emploi vise à moderniser le marché du travail en favorisant la flexibilité du marché du travail afin d'améliorer la compétitivité des entreprises, tout en sécurisant les parcours professionnels des salariés.

Mesures en faveur de l'emploi :

Mobilité interne :

Changement de poste ou de lieu de travail sans justifier d'un motif économique au plan juridique.

Négociation possible dans les entreprises dotée d'un ou plusieurs délégué(s) syndical(aux).

La négociation porte sur les conditions de la mobilité professionnelle du salarié, avec notamment les mesures d'accompagnement :

- En particulier en termes de formation et d'aides à la mobilité géographique.
- Les dispositions visant à prendre en compte la conciliation entre la vie professionnelle et la vie familiale

La négociation définira également les limites imposées à la mobilité au-delà de la zone géographique de l'emploi du salarié.

Les mobilités envisagées n'entraîneront pas de diminution de la rémunération ou de la classification du salarié.

Elles devront garantir le maintien ou l'amélioration de sa qualification professionnelle.

MISE EN OEUVRE

Concertation préalable permettant de prendre en compte les contraintes personnelles et familiale.

Proposition écrite avec un délai de réflexion d'un mois.

Le refus par un salarié d'une modification de son contrat proposée dans le cadre de cette mobilité interne entraînerait son licenciement individuel pour motif économique, ouvrant droit à des mesures de reclassement telles qu'un bilan de compétence ou un abondement du compte personnel de formation.

Mobilité volontaire externe :

Création d'un droit à une période de mobilité volontaire, assorti d'une garantie de retour dans l'emploi, pour les salariés souhaitant découvrir un nouvel emploi dans une autre entreprise afin de développer leurs compétences.

Mobilité ouverte aux salariés des entreprises **d'au moins 300 salariés** ayant au moins deux ans d'ancienneté. La mise en œuvre se fait par accord entre l'employeur et le salarié. En cas de deux refus successifs de l'employeur, le salarié bénéficie d'un accès privilégié au CIF.

En cas de retour, le salarié retrouverait de plein droit son précédent emploi ou un emploi similaire, avec une qualification et une rémunération qui ne pourraient être inférieures à celles de son emploi antérieur.

Sa classification serait maintenue.

Lorsque le salarié ne souhaite pas revenir dans son entreprise d'origine, le contrat de travail serait rompu au terme de la période de mobilité. Cette rupture constituerait une démission et ne serait soumise à aucun préavis de la part des deux parties.

L'entreprise serait exonérée, à l'égard du salarié concerné, de l'ensemble des obligations légales et conventionnelles résultant d'un licenciement pour motif économique.

En cas d'accord, conclusion d'un avenant au contrat de travail précisant :

- L'objet
- La durée pendant laquelle le contrat serait suspendu,
- La date de prise d'effet
  Le terme de la période de mobilité.

L'avenant devra également préciser les cas éventuels de retour anticipé ainsi que le délai de prévenance permettant au salarié d'informer l'employeur de son intention (ou non) de réintégrer l'entreprise à l'issue de la période de mobilité externe.

Accord de maintien dans l'emploi

Accord d'entreprise permettant de trouver un nouvel équilibre, pour une durée limitée dans le temps, dans l'arbitrage global entre temps de travail, salaire et emploi, au bénéfice de l'emploi, en cas de graves difficultés économiques conjoncturelles.

L'accord ne pourra pas déroger aux éléments d'ordre public social.

Il ne peut pas avoir d'impact sur les salaires inférieurs à 1,2 SMIC.

L'employeur doit s'engager à maintenir l'emploi pendant la durée d'application de l'accord.

L'accord est obligatoirement majoritaire et, conclu pour une durée maximale de 2 ans.

Sa mise en œuvre requerra l'accord individuel de chaque salarié concerné.

En cas de refus, le salarié fera l'objet d'un licenciement individuel pour motif économique qui ne pourra pas être contesté.

GPEC :

Négociation triennale au sein des entreprises et groupes de plus de 300 salariés :

Thèmes supplémentaires à aborder en négociation :

- Orientation de la formation professionnelle à 3 ans et objectifs du plan de formation
- Perspectives d'utilisation des différentes formes de contrat de travail (CDI, CDD), du temps partiel et des stages
- Le contrat de génération
- La mobilité interne.

Licenciement collectif pour motif économique

Cette loi prévoit également des modifications des procédures de licenciement collectif pour motif économique

Assurance chomage

Majoration de la cotisation patronale pour les CDD au 1erJuillet 2013 :

- 7 % pour les contrats inférieurs à 1 mois
- 5,5 % pour les contrats entre 1 et 3 mois.
- 4,5 % pour les CDD d'usage (ex : secteur du déménagement) inféreurs ou égaux à 3 mois

Sont exclus :
Les CDD conclus en remplacement d'un salarié absent
Les CDD transformés ensuite en CDI avec les mêmes salariés.
Les CDD saisonniers

Formation professionnelle

Compte Personnel de Formation (CPF) dont la portabilité est illimitée.
20 heures par an (salarié à temps complet) dans la limite de 120 heures.

Suppression du DIF au 31/12/2013 ?

L'employeur peut abonder le CPF au-delà de 20 heures / an afin de permettre au salarié d'accéder à une formation qualifiante ou certifiante.

Représentation du personnel

Création d'une base de données unique pour les IRP, mise à jour régulièrement.
Pour les entreprises **employant au moins 50 salariés**, elle remplacera l'ensemble des informations données de façon récurrente aux IRP sous forme de rapports ou autres.

Possibilité pour les IRP de recourir à une expertise complémentaire afin d'analyser les informations mises à leur disposition, financée a priori, à hauteur de 20 % sur le budget de fonctionnement du CE.

Mise en oeuvre :
Entreprises de moins de 300 salariés : 2 ans à compter de la promulgation de la loi
Entreprises de 300 salariés et plus : 1 an à compter de la promulgation de la loi

Consultation pour les orientations stratégiques
Lorsque la base de donnée sera mise en place, consultation obligatoire du Comité d'Entreprise chaque année sur les orientations stratégiques de l'entreprise et sur leurs conséquences sur l'activité, l'emploi, l'évolution des métiers et des compétences, l'organisation du travail, le recours à la sous-traitance, à l'intérim, à des contrats temporaires et à des stages.

Consultation sur le CICE
Avant le 1er Juillet de chaque année, les membres du Comité d'Entreprise ou à défaut les délégués du personnel, doivent être consultés sur l'utilisation du CICE par l'entreprise.

Prévention des fermetures de site :
(entreprises ou groupes d'au moins 1000 salariés)
Lorsque l'entreprise envisagera, indépendamment de tout projet de cession, sa fermeture, celle d'un établissement, d'un site ou d'une filiale, il conviendra d'envisager la recherche de repreneurs dès l'annonce du projet de fermeture.

Prévoyance

Portabilité des droits de prévoyance :

La mutualisation de la portabilité des droits de prévoyance devra être généralisée au plus tard à compter du 1er Janvier 2014 pour les garanties frais de santé et à compter du 1er Juin 2015 pour les autres dispositifs.
La durée maximale de la portabilité sera portée de 9 à 12 mois à ces mêmes dates.
L'employeur signale le maintien des garanties dans le certificat de travail et, informe l'assureur de la cessation du contrat de travail.

L'ancien salarié justifie auprès de l'organisme assureur qu'il remplit les conditions pour bénéficier de la portabilité.

Négociation obligatoire Annuelle :

Dans le cadre de la NAO, les entreprises dotées d'un ou plusieurs délégué(s) syndical(caux) devront négocier la mise en place d'une couverture complémentaire «garantie de ressources».

Temps partiels

Durée minimale : 24 heures par semaine **sauf pour :**

- Les salariés intermittents (contrats CPS inclus)
- Les étudiants de moins de 26 ans.
- Les associations intermédiaires et les entreprises de travail temporaire d'insertion.
- Les salariés ayant présenté une demande écrite et motivée afin de pouvoir cumuler plusieurs emplois ou, pour faire face à des contraintes personnelles.

Dans ce cas, les horaires devront être regroupés sur des journées ou des demi-journées régulières ou complètes.

Cela concerne les contrats conclus à compter du 1er Janvier 2014 puis au 1er Janvier 2016 pour les contrats en cours à cette date.

Rémunération des heures complémentaires :

- Majoration de 10 % jusqu'à 10 % de la durée du travail.
- Majoration d'au moins 10 % au-delà (si un accord de branche étendu prévoit ce possible dépassement).

Coupures :

En principe, pas plus d'une coupure par jour d'une durée ne dépassant pas deux heures, sauf accord collectif dérogeant à ce principe.

Désormais, l'accord dérogatoire doit dans tous les cas définir les amplitudes horaires pendant lesquelles les salariés doivent exercer leur activité et leur répartition dans la journée de travail, moyennant des contreparties spécifiques et en tenant compte des exigences propres à l'activité exercée.

Contentieux

Concilation prud'hommale :

Mesure visant à facilité la conciliation devant le Conseil de Prud'hommes, en cas de contestation d'un licenciement : indemnité forfaitaire ayant la nature de dommages-intérêts, en fonction de l'ancienneté du salarié :

Indemnité	Ancienneté du salarié
2 mois de salaire	Entre 0 et 2 ans
4 mois de salaire	Entre 2 et 8 ans
8 mois de salaire	Entre 8 et 15 ans
10 mois de salaire	Entre 15 et 25 ans
14 mois de salaire	plus de 25 ans

Prescription :

AVANT LE 1er JUILLET 13 :
5 ans sauf pour les cas suivants

1 an :
- Contestation de la régularité de la procédure de licencie ment pour motif économique en raison de l'insuffisance d'un PSE.
- Contestation de la rupture du contrat résultant de l'adhé sion à un CSP.

DEPUIS LE 1er JUILLET 13 :
Conservation du delai de 1 an sauf :

24 mois : actions ayant pour objet une réclamation portantsur l'exécution ou la rupture du contrat de travail à l'exception :
- Des actions portant sur les salaires
- Actions en répartition d'un dommage corporel causé à l'occasion du travail (10 ans)
- Actions fondées sur une discrimination ou des faits de har cèlement sexuel ou moral (5 ans)

36 mois : Salaires

Source : AGIR Assisitance

Formation : L'Etat reconnaît la qualité des formations des écoles ISTELI

Le réseau d'écoles ISTELI (Institut Supérieur du Transport Et de la Logistique Internationale) a vu son titre BAC +5 Manager Transport Logistique et Commerce International réenregistré au répertoire national des certifications professionnelles (RNCP).

Par cette décision de la CNCP (commission nationale de la certification professionnelle), l'Etat reconnaît la valeur d'un titre qui donne pleinement satisfaction aux étudiants et aux entreprises du secteur. Et pour cause, ces dernières sont fortement impliquées dans l'adaptation des formations ISTELI au travers des Comités Régionaux d'Orientation des écoles.

Interdictions complèmentaires de circuler - été 2013

Transport routier de marchandises

Les interdictions complémentaires de circuler concernent les véhicules ou ensembles de véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge, affectés aux transports routiers de marchandises dangereuses et non dangereuses, à l'exclusion des véhicules spécialisés et des matériels et engins agricoles.

FNTR

L'été sur l'ensemble du réseau			
samedi 20 Juillet	7h -19h	dimanche 21 Juillet	0h - 22h
samedi 27 Juillet		dimanche 28 Juillet	
samedi 3 août		dimanche 4 août	
samedi 10 août		dimanche 11 août	
samedi 17 août		dimanche 18 août	

Transport routier de voyageurs :

FNTV

« Le transport en commun d'enfants effectué par des véhicules affectés au transport en commun de personnes, tel que défini à l'article 2 de l'arrêté du 2 juillet 1982 susvisé, sera interdit sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier **le samedi 3 août 2013** de zéro à vingt-quatre heures. »

Pour rappel, cette interdiction ne s'applique pas si le transport en commun d'enfants est effectué à l'intérieur d'un même département ou si le lieu de destination du groupe transporté est situé dans un département limitrophe du lieu de sa prise en charge.

Source : FNTR- FNTV Pays de la Loire

Formation initiale et continue : Aménagement du référentiel

Le programme et les modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de voyageurs est fixé par l'arrêté du 3 janvier 2008.

Afin d'intégrer les dernières évolutions législatives et réglementaires (accessibilité, réforme du permis de conduire…), le programme de formation ainsi que les modalités de mise en œuvre des formations tant initiale que continue, ont été aménagées en conséquence, par l'arrêté du 23 mai 2013.

Les principales modifications apportées à la formation initiale et continue des conducteurs de TRV sont les suivantes :

Prise en compte dans le dispositif de formation des nouveaux permis D1 et D1E. L'arrêté prévoit notamment le type de véhicule qui devra être utilisé pour les stagiaires titulaires des catégories de permis de conduire D1 ou D1E (longueur minimum : 6 mètres / largeur minimum : 2,50 mètres).

Prise en compte des nouvelles obligations en matière d'accessibilité des transports et de sensibilisation au handicap.
L'arrêté prévoit ainsi qu'à compter du 12 février 2015, chaque stagiaire d'une session de formation FIMO, FCO ou passerelle voyageurs devra pouvoir manipuler, sur un véhicule de formation, un dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite.
De même, conformément au règlement n°181/2011/CE relatif aux droits des passagers, les stagiaires des formations FIMO, FCO et FCO passerelle seront sensibilisés au handicap.

Quelle feuille de route à bord des autocars ?

Nous vous proposons ci-dessous, un tableau récapitulatif des feuilles de route obligatoires dans les principaux pays d'Europe.

Feuille de route communautaire

En raison de l'appartenance de ces pays à l'UE ou d'un accord signé avec UE

Allemagne	Grèce	République Tchèque
Andorre	Irlande	République Slovaque
Autriche	Italie	Royaume-Uni
Belgique	Lettonie	Roumanie
Bulgarie	Lituanie	Slovénie
Chypre	Luxembourg	Suède
Danemark	Malte	Suisse
Espagne	Norvège	
Estonie	Pays-Bas	
Finlande	Pologne	
Hongrie	Portugal	

Feuille de route INTERBUS

Albanie	
Croatie	
Bosnie-Herzégovine	
Macédoine	
Maroc	(la feuille de route doit être visée par les autorités compétentes avant le départ)
Moldavie	
Monténégro	
Turquie	
Ukraine	(plus formulaire de voyage en frontière)

Feuille de route ASOR

Serbie (Services occasionnels à portes fermées uniquement)
Russie (Services occasionnels à portes fermées uniquement)

Les feuilles de route doivent être accompagnées de la liste des passagers

BREVES

SLOVENIE : Enregistrement obligatoire pour la TVA applicable au transport par autocar

Les autorités fiscales slovènes ont décidé de renforcer le système de perception de la TVA sur le transport de voyageurs.

En effet, depuis avril 2013, une augmentation des contrôles visant les services occasionnels a été signalée à l'IRU.

Les opérateurs doivent payer une amende pouvant aller jusqu'à 900 euros, pour non-enregistrement à la TVA auprès du fisc slovène.

Le régime de TVA Slovène

Toute entreprise à destination de la Slovénie ou en transit en Slovénie est soumise à la TVA avec un taux de 8,5 %.

L'enregistrement est donc obligatoire et doit être effectué 15 jours avant le début du voyage.

Pour s'enregistrer et obtenir un numéro fiscal il faut aller sur le site suivant : http://www.durs.gov.si/index.php?id=14611 (site en anglais).

Mais les procédures d'enregistrement sont compliquées et lourdes, alors même que la Slovénie est un pays de transit vers la Croatie et donc une destination très prisée en Europe.

L'IRU va entamer une action pour obtenir de l'administration slovène une simplification des procédures d'enregistrement et de déclaration, à l'identique de l'action entreprise auprès des autorités fiscales en Pologne.

Source : FNTV

Coût de l'heure de conduite en Europe

Le 13 juin, le CNR (comité national routier) a publié une synthèse transversale de ses études les plus récentes sur les pavillons de TRM européens qui illustre la diversité de la réglementation sociale en Europe.

Le champ de l'étude

Cette étude compare les principales règles sociales, les cotisations sociales, les frais de déplacements à l'international, les conditions de rémunération et du coût de personnel de conduite.

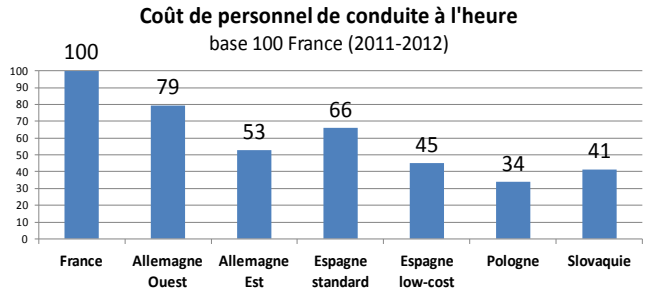
Les résultats de l'étude :

Il ressort de l'étude que les disparités sont majeures en ce qui concerne les principales règles sociales.
Il existe de grands écarts en Europe aussi bien au niveau du taux de cotisations patronales qu'au niveau de la répartition des cotisations entre l'employeur et le salarié.
Selon le pays, les frais de déplacement occupent une place plus ou moins importante dans la rémunération des conducteurs. S'ils sont strictement calculés en France au prorata des déplacements réellement effectués, dans d'autres pays, ils peuvent être utilisés comme un substitut de salaire non soumis aux charges, diminuant le coût d'un conducteur pour son employeur. Enfin, les pratiques nationales sont également variables selon le pays en ce qui concerne le mode de calcul du nombre d'heures de travail et de conduite associés à cette rémunération.

Conditions de rémunération et coûts de personnel de conduite

	unité	France	Allemagne Länder de l'Ouest	Allemagne Länder de l'Est	Espagne	Espagne Low-cost	Pologne	Slovaquie
Année de référence		**2012**	**2012**	**2012**	**2011**	**2011**	**2011**	**2011**
Salaire Brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	28 380	29 100	20 620	26 340	17 368	6 850	10 787
Indemnités de déplacement	€/an	8 826	5 292	4 536	3 129	3 129	11 569	8 910
Cotisations employeur (réductions Fillon déduites pour la France)	%	31,1%	26,0%	26,0%	33,3%	33,3%	18,5%	35,2%
Coût total annuel	€/an	46 032	41 948	30 510	38 227	26 272	19 686	23 494
Rémunération nette d'un conducteur (salaire net et frais de déplacement)	€/an	31 019	28 434	20 933	26 914	18 812	16 668	18 252
Temps de conduite annuel d'un conducteur (travaillant principalement à l'international)	h/an	1 572	1 806	1 980	1 980	1 997	1 980	1 935
Kilométrage annuel	km/an	105 327	126 000	140 000	125 000	130 000	132 000	130 000
Coût de l'heure de conduite	€/h	29,28	23,23	15,41	19,31	13,16	9,94	12,14
Base 100 France		100	79	53	66	45	34	41
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,33	0,22	0,31	0,20	0,15	0,18
Base 100 France		100	76	50	70	46	34	41

Source : CNR études Europe



Source : FNTR

Le coût de l'heure de conduite

Le coût de personnel de conduite est le principal facteur de différentiel de compétitivité entre les pavillons du TRM européen. La comparaison des conditions de rémunération et du coût de personnel de conduite met en évidence les contrastes majeurs qui touchent le premier poste dans la structure des coûts de production du TRM (34 % en France). Par exemple, le coût de l'heure de conduite en Pologne est 66% moins élevé qu'en France. Il en est de même pour le coût kilométrique.
Ce facteur objectif de distorsion de concurrence a pour origine, selon cette étude, des conditions d'emploi hétérogènes en Europe. De ce point vue, il apparaît donc que le marché n'a pas créé, au sens des traités, « l'égalisation dans le progrès » telle qu'attendue.

Bilan de l'activité du commissaire au redressement productif

694 emplois stabilisés dans une vingtaine d'entreprises des Pays de la Loire.
Le préfet de région a présenté le 5 Juin 2013 à la presse le bilan de l'activité du commissaire au redressement productif.

Les commissaires au redressement productif ont été nommés dans chaque région en juin 2012, à l'initiative de Arnaud MONTEBOURG, Ministre du redressement productif.

En Pays de la Loire, Frédéric PALLU exerce la fonction de commissaire auprès du préfet de région, Christian DE LAVERNÉE. La mission du commissaire au redressement productif est d'accompagner les entreprises en difficulté dans la recherche de solutions coordonnées.

Depuis juillet, 171 dossiers d'entreprises ont été signalés au commissaire. La répartition géographique des ces entreprises est conforme – dans les grandes lignes - au poids économique de chacun des départements.

Les solutions ont été trouvées au terme d'actions collectives associant – autour des entreprises concernées - État, Banque de France, collectivités territoriales, acteurs du financement (OSEO, Caisse des dépôts), établissements bancaires, acteurs de l'économie sociale et solidaire….

Fin mai 2013, 694 emplois – dans une vingtaine d'entreprises - ont ainsi été stabilisés à moyen terme par l'action collective des acteurs du redressement productif en Pays de la Loire.

Dans un souci d'efficacité, un réseau départemental de correspondants du redressement productif a été mis en place. Les entreprises qui font face à des difficultés peuvent s'adresser à ces correspondants afin que les conditions d'un accompagnement puissent être examinées.

Contacts opérationnels :

Frédéric PALLU Commissaire au redressement productif – 02.40.08.64.20

Correspondants départementaux du redressement productif :

Loire Atlantique	**Pierre STUSSI** - SG Préfecture - Tél 02 40 41 20 20
Maine et Loire	**Jean-Michel BOUKOBZA** Directeur DIRECCTE - Tél : 02 41 54 53 52
Mayenne	**Eric BOIREAU** - Directeur DIRECCTE - Tél : 02 43 67 60 00
Sarthe	**Patrick CHANTEPIE** Directeur de Préfecture - Tél : 02 43 39 72 72
Vendée	**Béatrice OBARA** - Sous-Préfet - Tél : 02 51 50 14 20

Extrait CP Préfecture des Pays de la Loire du 5 Juin 2013

BREVES

Questions - réponses sur le CICE

Les Questions-réponses sur le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) ont été mises en place pour répondre aux questions des chefs d'entreprise.

Le questions-réponses est construit autour de 10 thématiques liées aux interrogations les plus fréquentes et les plus concrètes.
Pour y accèder connectez vous à http://www.economie.gouv.fr/ma-competitivite/faq-cice

Cliquez sur une des images ci-dessous pour accéder aux Questions-réponses

Un formulaire simple permet à ceux qui ne trouveraient pas la réponse attendue d'interroger le service concerné qui s'engage à les contacter sous 5 jours.

Source : FNTR

EMPLOIS ADMINISTRATIFS

29 ans – Titulaire DUT Gestion Logistique et Transports – Attestation de Capacité Marchandises - Titulaire Permis C et EC – Bilingue anglais (8 ans en Ecosse) – Expérience professionnelle: Conducteur Routier – Exploitant Export Europe Groupage – Responsable d'exploitation Transport
Cherche poste de Responsable d'Exploitation
M. Mathieu LE CORRE
Tél. 06 72 56 09 62
mathieu.le-corre@hotmail.co.uk

Titulaire Titre Professionnel de Responsable Production Transport et Logistique – Expérience professionnelle : 3 ans dans le transport routier (bennes céréalières et transports frigorifiques) – Langues : anglais - espagnol
Cherche poste d'Agent d'Exploitation sur la Loire-Atlantique (suite à mutation de son conjoint)
Mme Amandine GODEC
167 Rue du Pont Fouchard
Appt.8-01 – 49400 BAGNEUX
Tél. 06 89 82 25 62
g_amandine@live.fr

39 ans – Formation BTS Transport – Bac Comptabilité – Expérience professionnelle : Secrétaire administrative et Comptable (1995 à 2000) – Agent d'Exploitation des Transports (2000 à 2003) – Assistante de Direction et Comptable depuis 2003
Cherche poste d'Assistante de Direction ou poste Service Comptabilité sur la Sarthe
Mme Blandine LETELLIER
144 Rue de Ruaudin – 72100 LE MANS
Tél. 06 20 05 99 55

43 ans – Titulaire BTS Bureautique et Secrétariat de Direction – DEUG de droit – Expérience professionnelle : Agent de gestion - Assistante Commerciale chez un autocariste depuis 2006
Cherche poste d'Assistante Commerciale sur la Loire-Atlantique (suite à mutation de son conjoint)
Mme Rachel ROPARZ
20 Rue de St Eloi – 86000 POITIERS
Tél. 06 82 19 06 50
rachelroparz@gmail.com

TITRE PROFESSIONNEL SUR PORTEUR

NANTES	Du 23 Septembre au 10 Décembre 2013 Du 21/10/13 au 17/01/14 - Du 2/12/13 au 26/02/14
ANGERS LAVAL	Du 4 Nov. 13 au 30 Janv 14
LES HERBIERS	Du 14 Oct 13 au 10 Janv 14
LE MANS	Du 23 Sept. au 10 Décembre 2013 Du 16 Déc. 13 au 14 Mars 2014

TITRE PROFESSIONNEL SUR TOUS VEHICULES

NANTES	Du 23 Sept. au 19 Novembre 2013
LES HERBIERS	Du 5 Nov 13 au 10 Janv 2014

TITRE PROFESSIONNEL VOYAGEURS

NANTES	Du 26 Août au 20 Nov 2013 Du 16/09 au 10/12/13 - Du 25/11/13 au 26/02/14
ROCHE/YON LE MANS	Du 26 Août au 20 Novembre 2013
LAVAL	Du 2 Sept au 27 Novembre 2013

FORMATION EN ALTERNANCE CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION

22 ans – En 1ère année de BTS Assistante de Gestion - Recherche une entreprise pour **une formation en alternance d'Assistante de gestion – Option Comptabilité** (3 semaines en entreprise/1 semaine en centre de formation – CNAM)
Melle Clémentine RICHARD
31 Route de Rennes – 44700 ORVAULT
Tél. 09 52 53 24 43 – 06 22 82 79 55
clem.richard44@gmail.com

CONDUCTEURS VOYAGEURS

51 ans – Titulaire tous permis de conduire – Expérience professionnelle : conducteur manutentionnaire – conducteur en transport scolaire et tourisme – conducteur-receveur service urbain
Cherche poste de conducteur dans le TRV
M. Lionel MILLIANCOURT
La Grande Fouillée
72300 AUVERS LE HAMON
Tél. 02 44 34 51 30 - 06 15 79 43 68

Titulaire d'un Titre Professionnel de Conducteur Routier Interurbain de Voyageurs (Décembre 2012)
Cherche poste de conducteur dans le TRV
M. Paul CHUPIN
4 Rue René Caillé – 49300 CHOLET
Tél. 06 08 76 61 68

Titulaire Permis C et D – FIMO et FCO - Expérience professionnelle : Conducteur PL et et Conducteur dans le TRV
Cherche poste de conducteur de transport en commun de voyageurs
M. Michel BRAUD
1 Rue Pierre Roy – 44200 NANTES
Tél. 06 19 73 17 28

AFT·IFTIM
La formation transport logistique

FIMO MARCHANDISES

NANTES	Du 26/08 au 20 Septembre 13
ST SYLVAIN ANJOU	Du 16 Sept au 11 Octobre 13

PASSERELLES MARCHANDISES

NANTES	Du 16 au 20 Septembre 13

FCO MARCHANDISES

NANTES	Du 23 au 27 septembre 13 Du 30/09 au 4 Octobre 13
LA ROCHE/YON	Du 2 au 6 Septembre 13
LES HERBIERS	Du 9 au 13 septembre 13 Du 23 au 27 septembre 13
SAUMUR	Du 2 au 6 Septembre 13
ST SYLVAIN ANJOU	Du 2 au 6 / 16 au 20 Septembre 13 Du 23 au 27 Septembre 13

MATIERES DANGEREUSES

NANTES	Base : Du 4-6 / 30 Sept au 02 Oct 13 Recycl. base : Du 16 au 17 Sept 13 Citernes : Du 9 au 12 Sept 13 Recycl. Classe 1 : Le 18 Septembre 13
ST SYLVAIN ANJOU	Base : Du 11 au 13 Septembre 13 Recycl. base : Du 9 au 10 Sept 13
LAVAL	Recycl. base : Du 9 au 12 Sept 13
ST BERTHEVIN	Base : Du 4 au 6 Septembre 13
LE MANS	Base : Du 25 au 27 Septembre 13 Recycl. base : Du 16 au 17 Sept 13 Prod Pétroliers : Du 30/09 au 1/10/13 Recycl. Prod Pétroliers : Le 18 Sept 13 Recycl. citerne : Du 18 au 20 Sept 13
LES HERBIERS	Recycl. base : Du 2 au 3 Septembre 13

PERMIS A POINTS

NANTES MANS	Du 23 au 24 Septembre 13

CACES CARISTES

NANTES	Du 2-6/ 9-13 Sept 13 Du 16-20/ 23-27 Sept 13 Du 30/09- 4 Oct 13	Initiation 5 JOURS
LE MANS	Du 9 au 13 Septembre 13	
ST SYLVAIN ANJOU	Du 2 au 6 Septembre 13	
LES HERBIERS	Du 30/09 au 4 Octobre 13	
NANTES	Du 4-6/ 11-13/ 18-20 Sept 13 Du 25-27 Sept 13	Perfect. 3 JOURS
LE MANS	Du 11-13 / 23-25 Sept 13	
ST SYLVAIN ANJOU	Du 4 au 6 Septembre 13	
LES HERBIERS	Du 9 au 11 Septembre 13	
NANTES	Du 4-5/ 11-12/ 18-19 Sept 13 Du 25 au 26 Septembre 13	Renouvel. 2 JOURS
LE MANS	Du 11-12 / 23-24 Sept 13	
ST SYLVAIN ANJOU	Du 4 au 5 Septembre 13	
LES HERBIERS	Du 9 au 10 Septembre 13	

GRUE AUXILIAIRE

NANTES	Initiation : Du 10 au 13 Septembre 13 Perfect/ Renouv : Du 16 au 17 Sept 13
LE MANS	Perfect/ Renouv : Du 10 au 11 Sept 13 Du 26 au 27 Sept 13
LES HERBIERS	Perfect/ Renouv : Du 19 au 20 Sept 13

GRUE A TOUR

NANTES	Initiation : Du 9 au 27 Septembre 13 Perfect. : Du 23 au 27 Septembre 13 Renouv. : Du 5-6 / 16-17 Sept 13

PEMP 1B 3B

NANTES	Initiation : Du 11 au 13 Septembre 13 Renouv : : Du 9 au 10 Septembre 13
ST SYLVAIN ANJOU	Initiation : Du 25 au 27 Septembre 13 Renouv : : Du 25 au 27 Septembre 13
LE MANS	Renouv : : Du 19 au 20 Septembre 13
LES HERBIERS	Initiation : Du 23 au 25 Septembre 13 Renouv : : Du 23 au 25 Septembre 13

Source : Calendrier de formation Septembre 13- AFT-IFTIM

Maquette : Bertrand Noyelles

Nous avons beaucoup progressé,

mais il reste encore du chemin à parcourir…

Pour optimiser vos ressources énergétiques, l'AFT-IFTIM vous propose des plans d'action :

- Managers (stratégies d'achat)
- Conducteurs (évaluation et optimisation de la pratique de la conduite)

Contribuons ensemble au développement durable !

N° Indigo 0825 882 882
0,15 € TTC / MN

L'économie d'énergie, Ça s'apprend…

…au volant comme en management

www.energeco.org

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

www.aft-iftim.com/ecocarburant

AFT·IFTIM
La formation transport logistique

TAXE POIDS LOURD

Plus que 3 mois pour s'y préparer

Abonnez-vous auprès d'une SHT

Accord inter régional grand Ouest DKV

L'accord prévoit une dégressivité non pas en fonction du nombre de boîtiers par entreprise, mais **en fonction du nombre de boîtiers détenus par l'ensemble des transporteurs** entrant dans le cadre de l'accord.

Région Ouest

Fabrice LEQUERTIER :
06 08 98 78 77

Yohanna SOFTLY:
01 41 38 37 72

www.dkv-euroservice.com

Simulez le montant de la taxe

www.dkv-eurservice.fr

Le simulateur DKV est disponible sans option de géolocalisation et ouvert à tous.
Il vous suffit de vous enregistrer gratuitement sur le site de DKV

Chargement de vos données historiques

Cet outil développé spéciquement par DKV vous permet d'obtenir une simulation sur une base réelle de l'écotaxe pour tous vos trafics en un seul clic.
Service accessible après retour du bulletin de pré-réservation

Informez vos équipes

La boîte à outils FNTR

Téléchargeable sur le site de la FNTR

- Le guide interactif
- Le mini-guide exploitant/conducteur
- L'application smartphone

Formations «Taxe Poids lourd, mode d'emploi»
www.aft-iftim.com/eco-taxe

www.fntr.fr

FNTR PAYS DE LA LOIRE

LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Besoin d'info ?
contactez-nous au 02 51 13 30 00